慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	仁川貿易をめぐる日中商人と上海ネットワーク： 1890年代初期東アジア地域経済論
Sub Title	Chinese and Japanese merchants in Korean trade and Shanghai network : the early 1890s
Author	古田, 和子(Furuta, Kazuko)
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1999
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.92, No.1 (1999. 4) ,p.20- 46
JaLC DOI	10.14991/001.19990401-0020
Abstract	
Notes	小特集：経済史シンポジウム：経済史における「停滞」と「没落」
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19990401-0020

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

「三田学会雑誌」92巻1号（1999年4月）

仁川貿易をめぐる日中商人と上海ネットワーク*

――1890年代初期東アジア地域経済論――

古　田　和　子

は　じ　め　に

仁川は朝鮮半島西岸のほぼ中央に位置する開港場である。ソウルからは漢江の水運で至近の距離に位置するのでソウルの外港としての役割を担っていた仁川は，朝鮮半島の先端に位置した釜山とならぶ対外貿易港として，1880～90年代をとおして経済的に重要な役割を担っていた。(1)

朝鮮市場をめぐる日本商人と中国商人との角逐と盛衰は，日清戦争前夜の朝鮮情勢を特徴づける現象の一つとして，従来から指摘されてきたところである。対日貿易が主であった釜山の場合には中国商人の進出はごく少数に止まったが，1882年の中朝商民水陸貿易章程によって中国商人による店舗開設権が認められたソウルをはじめ，仁川や元山へは中国商人の進出が見られ，朝鮮市場をめぐる日本商人と中国商人の競争は当時の日本関係者にとっても大きな関心事となりはじめていた（27ページ地図参照）。なかでも，仁川は黄海をはさんで山東半島の対岸にあり，商業活動だけでなく短期的な労働力移動のかたちで中国人の流入が盛んであったので，朝鮮をめぐる日中両国の政治的，経済的な対立を先鋭に具現する開港場という認識が一般化することとなった。しかし，実態はどうだったのであろうか。国家間の対立はどの程度深刻なものであったのだろうか。

＊　本稿は1997年12月に開催された経済史シンポジウム（慶應義塾経済学会主催）において報告した内容にもとづいて大幅な加筆を行ったものである。その際，鈴木良隆（一橋大学），斎藤修（一橋大学），籠谷直人（京都大学）をはじめとする各氏ならびに経済学部同僚諸氏より有益なコメントを頂戴した。また，木村健二（下関市立大学），小風秀雅（お茶の水女子大学）の各氏からも有益な示唆をいただいた。記して謝意を表したい。本稿を含めた上海ネットワークの研究には，慶應義塾大学経済学部，平成8～10年度文部省科学研究費補助金（特定領域研究『現代中国の構造変動』）の交付をうけた。

（1）　20世紀になると朝鮮における鉄道の開通（1905年の京釜線・馬山線）と開港場の増加（木浦・馬山・群山）によって，輸出貿易における仁川の地位は低下した。橋谷弘「釜山・仁川の形成」『植民地化と産業化』（『岩波講座近代日本と植民地3』）岩波書店，1993年，252～254ページ。仁川府編『仁川府史』仁川府，1933年。

筆者は19世紀後半の東アジアを論じた先行論文で，上海を中心に中国，朝鮮，日本の諸開港場にまたがって活発な展開を示した流通ネットワークを上海ネットワークと呼んでその態様を検討してきた。[2] 本論では，朝鮮の開港場である仁川に焦点をあてて，日中両国の政治的な軋轢のもとにあった1890年代初期の朝鮮市場をめぐる日中商人の活動を，上海ネットワークという地域経済のなかで捉えなおす作業を行いたい（第1～4節）。つまり，分析レベルの一つとして，従来明示的には取り上げられてこなかった東アジア地域経済というレベルを付け加える作業である。

1890年代初期は，国際的な金本位制への移行にともなって，銀価が急落した時代であった。そこで，第5節では銀貨圏としての東アジア地域経済が，世界経済との関連のなかで生じた銀価の変動によってどのような影響を受けたのかを検討する。世界経済との関係から1890年代初期という時代に上海ネットワークが直面することになった問題を，仁川貿易をとおして明らかにしていきたい。

1　清国商人台頭論

1888年3月，中国輪船招商局は上海から仁川に至る蒸気船の定期航路を開設した。[3] 輪船招商局は1872年12月に，李鴻章の上奏によって上海に設立された中国資本による海運会社である。1873年には改組されて唐廷枢が総弁となり，上海―汕頭（1872年）をはじめとして，上海―天津，上海―芝罘―天津―牛荘，上海―漢口，上海―寧波，上海―汕頭―香港―広州，上海―ルソン，上海―長崎―神戸（以上，1873年），汕頭―シンガポール（1874年），上海―温州（1877年），上海―福州（1878年）など，上海を起点とする航路がつぎつぎと開設されていった。[4]

（2）　古田和子「上海ネットワークの中の神戸――外国綿製品を運ぶ中国商人――」近代日本研究会編『年報・近代日本研究14　明治維新の革新と連続』山川出版社，1992年。古田「アジアにおける交易・交流のネットワーク」平野健一郎編『地域システムと国際関係』（『講座現代アジア』第4巻）東京大学出版会，1994年。古田「中国とアジア・太平洋交易ネットワーク」山内昌之・古田元夫編『日本イメージの交錯――アジア太平洋のトポス』東京大学出版会，1997年。古田「上海ネットワークと長崎―朝鮮貿易――1880年代」近代日本研究会編『年報・近代日本研究19　地域史の可能性――地域・日本・世界』山川出版社，1997年。古田「19世紀後半東アジア地域経済――上海ネットワークの数量データ分析」『シリーズ中国領域研究』（文部省特定領域研究『現代中国の構造変動』）第10号（1998年）。古田「上海を中心とするイギリス綿布の流通ネットワーク――統計解析の試み」杉山伸也，リンダ・グローブ編『近代アジアの流通ネットワーク』創文社，近刊。K. Furuta, 'Chinese Merchants Bring Lancashire Textiles to Japan,' Kaoru Sugihara ed., *The Growth of the Asian International Economy, 1850-1949 : The Chinese Dimension,* Oxford University Press, forthcoming.

（3）　招商局の参入以前にも，清の総理衙門が Jardine Matheson & Co. と傭船契約を結び，1883～84年に南陞号を上海―仁川―釜山―長崎間に就航させたが，赤字のため1年で解約された。また，Meyer & Co.（世昌洋行）と希化号の傭船契約を結び1885年に同じ航路に就航させたが，これも赤字を計上して廃止された。須川英徳『李朝商業政策史研究――18・19世紀における公権力と商業』東京大学出版会，1994年，214ページ。

上海―仁川線は，仁川に進出していた中国商人の請願を受けて，駐箚朝鮮辦理交渉通商事宜袁世凱が航路の開設を決意したものである。中国商人は同航路の営業を支えるために，年間1万2000元の運賃（水脚）を招商局に保障することを約束していた。また，招商局と加盟中国商人との間には，日本郵船への貨物搭載を禁止する旨の密約が結ばれていた。小風秀雅の研究が指摘するように，朝鮮航路はそれまで日本郵船が独占する状態にあった。朝鮮航路は日本郵船の対外航路中最大の航路であったとともに，北東アジア地域においては日本郵船の航路網が唯一の国際航路網を形成していた。日本郵船の上海線，天津線，ウラジオストク線は，「長崎を扇の要として」，中国，朝鮮，日本およびウラジオストクの諸地域を結んでいたのである。(5) 招商局の参入はこうした日本郵船による航路の独占状態を破ることになった。朝鮮に対する宗主権の強化政策を進めていた李鴻章や袁世凱をはじめとする中国当局者は，上海―仁川航路の開設に当たって日本への政治的な対抗を強く意識していたのである。(6)

招商局の仁川航路は，上海―芝罘―仁川を20日に1回航海するもので，復路は牛荘を経由して，仁川―芝罘―牛荘―芝罘―上海というルートをとることになっていた。この中国船の定期航路開設は，日本側の清国商人台頭論を大いにあおる結果となった。3月19日には早速，仁川駐在の鈴木充美領事から，仁川航路の開設が日本郵船に与える影響を懸念した報告が外務省に送られた。(7) 仁川領事館はさらに6月には，領事館書記生小田切万寿之助が鈴木領事宛に提出した長文の意見書を付属書として本省に送付している。このなかで小田切は，金巾と寒冷紗（Victoria Lawns）という外国製綿布2品の売行き如何が仁川貿易を左右していること，特に金巾（Shirtings）は仁川港の輸入額の3分の2を占めていること，そして仁川居留の日本人がこの金巾の中継貿易に余りにも大きく依存している現状を指摘し，上海―仁川航路の開設が仁川における中国商人による上海からの金巾の直輸入に利する所大である点を問題としていた。(8)

ちなみに，この時点ですでに仁川へ輸入される金巾は，「清商」の輸入価格の方が日本商人による輸入価格に比べて安価であり，両者の間には100反に付き5～6円の差が生じていた。この事実

（4） 張后銓主編『招商局史（近代部分）』人民交通出版社，1988年，59～61，831ページ。聂宝璋編『中国近代航運史資料』第一輯下冊，上海人民出版社，1893年，762～795ページ。

（5） 小風秀雅『帝国主義下の日本海運――国際競争と対外自立――』山川出版社，1995年，232ページ。

（6） 袁世凱から李鴻章への書簡には，倭商がことごとに先を占め華商はしだいに後に落ちたりとある。明治21年5月17日機密第9号「袁世凱ヨリ李鴻章ヘ提出セル上海，芝罘，仁川間航路開設ニ関スル意見書写送付ノ件」『日本外交文書』第21巻，312～315ページ。

（7） 明治21年3月19日機密第8号（仁川在勤鈴木領事ヨリ青木外務次官宛）「清国招商局ニテ仁川，芝罘，上海間定期航路開設ノ由ニ付我カ郵船航路ニモ影響アルヘキ旨報告ノ件」『日本外交文書』第21巻，311～312ページ。

（8） 明治21年6月1日公信第74号（仁川在勤鈴木領事ヨリ青木外務次官宛）「仁川将来ノ商業上ニ関スル意見書送付ノ件」「付属書5月20日仁川在勤小田切書記生ノ右意見書」『日本外交文書』第21巻，234ページ。

を踏まえて，小田切は仁川居留の日本人は金巾のような外国物産ではなく日本物産の輸入販売に切り換えるべきだと主張している。[9] 領事館書記生が将来の方向として示した外国製綿布の輸入から日本製綿布の輸入へという方向転換は，周知のように日本の対朝鮮貿易が将来的にたどる道筋であったが，1880年代末の時点では日本製の小巾白木綿の輸入はまだきわめて少額であった。

同じく6月には，青木周蔵外務次官が，釜山，仁川，元山，ソウルの各領事宛に，朝鮮における本邦の貿易回復策を示した訓令を発している。仁川や元山の領事らの報告を受けて，これら在外公館の意見を取りまとめる形で外務省が作成した回復策の草案（本省案）は，概略以下のような内容であった。第一に朝鮮在留の資本小額の日本商人は協議結合して「商社」を設立すること，第二に中国商人がおこなっているように，朝鮮商人との信用取り引きを強固にすること，そして第三に金巾類は長崎からの仕入れをやめて，上海から直に仕入れ，「漸次『マンチェスター』ヘ直注文ノ道ヲ開」くことであった。[10]

日本海側に位置する元山港でも中国商人の活動が目立つようになった。元山の日本領事館は，元山港の輸出入総額のうち，日本商，中国商，朝鮮商の取扱高の割合は，1887年上半期にはそれぞれ78%，9%，12%であったが，翌88年上半期には67%，20%，13%になり，中国商人による取扱割合が2倍以上に伸びたと報告している。[11] 元山は金地が朝鮮の輸出総額の3分の2前後を占める金地の主要輸出港であったが，1888年には元山の中国商人による金地の取扱額は，日本商人による取扱額に匹敵するまでになっていた。輸入品の金巾や寒冷紗についても，上海経由による元山への輸入が増加する傾向にあったことが分かる。

---

(9)「彼等ハ外国物産ヲ販売シ我ハ我邦物産ヲ售出シタランニハ彼ノ恐ルヘキ資本ノ競争モナク彼ハ彼タリ我ハ我タリ各々岐路ヲ分行シテ互ニ鼾睡ヲ容レサルヘシ」同上書，238ページ。なお，小田切の意見書は仁川在留日本人にとって参考になる所が多いと考えた鈴木領事は，仁川の商法会議所で在留邦人を集めて小田切書記生の演説会を開催している。

(10) 明治21年6月1日送第396号（青木外務次官ヨリ釜山，仁川，元山，京城在勤各領事宛）「朝鮮ニ於ケル貿易回復ニ関シ訓令ノ件」「付属書朝鮮貿易ニ関スル意見書」『日本外交文書』第21巻，248～251ページ。上海に注文を出すべきという外務省の意見に対して仁川領事は，仁川では従来10軒の日本人貿易商がそれぞれ毎月1000反の金巾を輸入しているが，その数量が少ないために上海やマンチェスターに直接注文を出すことはできなかったのであるが，もし10軒の商店が連合して毎月1万反を輸入することにすれば，上海あるいは直接マンチェスターに発注することも可能かもしれないと答えている。明治21年6月25日機密第24号（仁川在勤鈴木領事ヨリ青木外務次官宛）「貿易回復ノ訓令ニ関シ意見具申ノ件」『日本外交文書』第21巻，252ページ。これに対して，釜山在勤室田領事はマンチェスターからの直輸の件についてロンドンの園田領事に依頼して詳細に調査した結果，マンチェスターよりも上海で仕入れる方が安くつくという報告を得ている。明治22年5月30日公第89号（釜山在勤室田領事ヨリ青木外務次官宛）「該新航路ハ将来日清韓露領間ニ於ケル貿易上，最モ進歩ヲ與フベシト信ズル旨申進ノ件」『日本外交文書』第22巻，577ページ。

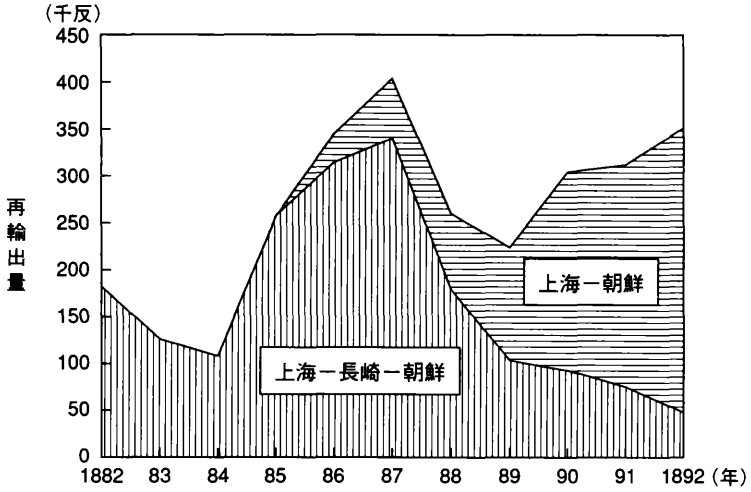
(11) 明治21年8月（元山在勤渡辺副領事ノ意見書）「朝鮮貿易回復ノ方案ニ関スル意見書」『日本外交文書』第21巻，259ページ。

このように朝鮮各地の日本領事館からは1888年に入ってから急に，朝鮮市場をめぐる清国商人の台頭を懸念する趣旨の報告が増えてくるのである。

2　上海―仁川ルートの浮上と長崎の衰退

こうした懸念を日本側に抱かせた上海―仁川ルートによる金巾の直輸入は，実際にはどのような展開を示したのであろうか。

図1　上海から朝鮮への生金巾の再輸出

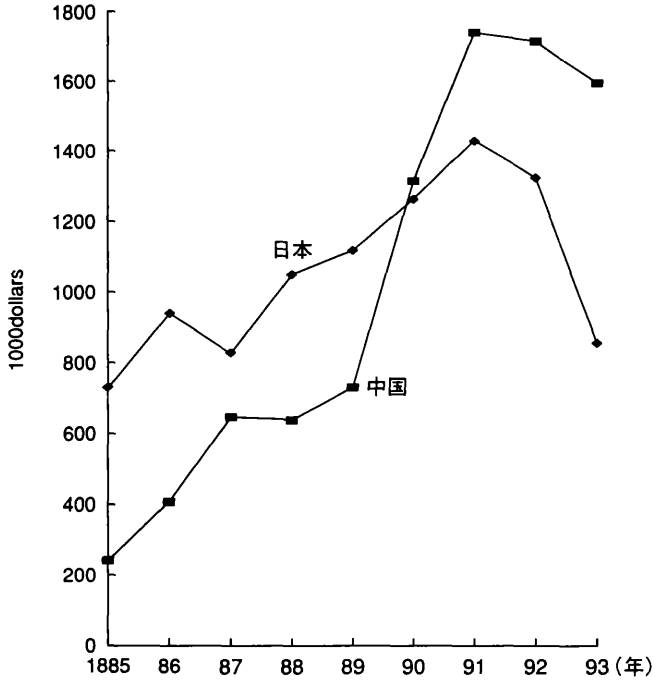


資料：上海―長崎―朝鮮の数値は古田和子「上海ネットワークと長崎―朝鮮貿易」『年報近代日本研究19』山川出版社，1997年，表3のC欄。上海―朝鮮の数値は *The North China Herald*, Jan. 20, 1886-Dec. 30, 1892 の各号。

図1　上海から朝鮮への生金巾（Grey Shirtings）の再輸出は，長崎経由で朝鮮へ再輸出された生金巾の量と，長崎を経由しないで上海から直接朝鮮（主として仁川）へ再輸出された生金巾の量とを比較したものである。(12) 朝鮮への外国製綿布は，長崎居留の中国商人を介して上海から朝鮮の各港へ輸入されていたのであるが，図1はこの中継貿易がその後以下のような推移をたどったことを示している。(1) 長崎経由の再輸出量は，1887年をピークに減少に転じたこと，(2) 1889年には上海から朝鮮へ向けての再輸出が，長崎経由のそれを凌駕したこと，(3) そして，1890年代に入ると長崎経由の再輸出は低下の一途をたどること，である。

(12)　上海―長崎―朝鮮ルートの再輸出量は，古田，前掲「上海ネットワークと長崎―朝鮮貿易」の表3のC欄の数字。上海―朝鮮ルートの再輸出量は *The North China Herald* の各号から拾った。

図 2　仁川における国別輸入額（1885-1893年）



資料：China, Imperial Maritime Customs, *Returns of Trade and Trade Statistics,* Appendix II. Part II. Reports and Statistics for the Corean Ports, Jenchuan Trade Returns, 1885-1893.

このことは国を単位とした統計上では，中国から朝鮮への輸出額の急増として現れてくるので，朝鮮市場における中国商人の台頭が喧伝され，日清両国商人の確執論がにわかに浮上してくる背景となった。たとえば，仁川の国別輸入額を海関統計から拾ったものが図 2 であるが，国別の輸入額の変化をみると，中国の輸出力が1889年から急上昇したかのように見えるのである。ちなみに，日清戦争直前の数年間で仁川における中国からの輸入額が急速に伸びて，日本からの輸入額を凌駕したことは，当時の関係者が一様に指摘していたところであった。中国からの輸入額が日本のそれを上回ったことは，清国商人台頭論の論拠となったのである。

しかし，この統計上では，というところが実は問題である。別稿で検証してきたことを振り返ってみると，1880年代以降の朝鮮の輸入貿易は，日朝貿易（上海―長崎―朝鮮）も中朝貿易（上海―朝鮮）も，その実態はいずれも上海―朝鮮貿易であったから[13]，中国商人の輸出力が1890年代に急に浮上してきたとするのは，あきらかにミスリーディングである。1880年代末から90年代にかけて生じた中国からの輸入額の急増は，貿易ルートの変更（すなわち，上海―長崎―朝鮮ルートから上海―朝

(13)　古田，前掲「上海ネットワークと長崎―朝鮮貿易」。

鮮ルートへ）にともなって生じた統計数字上の変化ということになろう。

そうであるとすれば，当時の清国商人台頭論ももう一度検討しなおしてみる必要がある。たとえば，日本側の議論では中国商人は一括してすべて「清国商人」として扱われているのだが，はたしてそれでよいのだろうか。

長崎経由の貿易では，朝鮮への綿布の最終輸入を担当していたのはほとんど日本商人であったが，上海―仁川のダイレクトな貿易が行われるようになると，中国商人が朝鮮への最終輸入業者として登場することになった。したがって，最終輸入という点について，日本商人と中国商人の間にはじめて競合関係が成立することになった。当時の日本側の議論が清国商人の台頭と日本商人の危機という構造を指摘する場合，ほとんどの議論はこの最終輸入者のことを問題にしているといってよいだろう。

しかし，長崎中継貿易の衰退は，その仲介を担っていた長崎居留の中国商人の衰退も意味していたはずである。一方，上海から仁川への直行ルートの浮上は，このルートを握る仁川在留の中国商人の台頭を促したのである。そして，後に詳しく述べるように長崎の中継貿易を握ってきた中国商人が浙江系の三江幇であったのに対して，仁川への綿布の輸入貿易で新たに台頭してきた中国商の多くは，芝罘や山東半島から仁川に進出してきた山東系の中国商人であった。

上海―仁川ルートの浮上は，仁川に進出していた山東系の中国商人による上海綿布市場からの金巾輸入の道を開いたのである。上海―長崎―朝鮮（仁川）ルートによる中継貿易では，最終的に仁川に金巾を輸入するのは確かに日本人輸入商であったから，その意味では金巾輸入における「清国」商人の台頭は新しいできごとであった。しかし，中継港としての長崎の地位の低下は，仁川における日本人輸入商にとって打撃であったと同時に，長崎居留の「清国」商人にとっても深刻な影響を与える変化であったから，この点から見ると，長崎居留「清国」商人と仁川在留日本人輸入商は運命を共にする相互依存の関係にあった。

国家間関係のなかで論じられる日清商人確執論は，仁川輸入貿易をめぐって日本と清国がゼロ・サム・ゲームを戦っているかのような印象を与えるが，その実態を地域経済関係のなかに置きなおして見ると，山東系と逝江系という中国商人間の確執の様相も呈している。厳密に言えば，「山東系中国商人」対「逝江系中国商人―長崎日本人問屋―仁川在留日本人輸入商」の確執という構造を持っていたと言うこともできるのである。

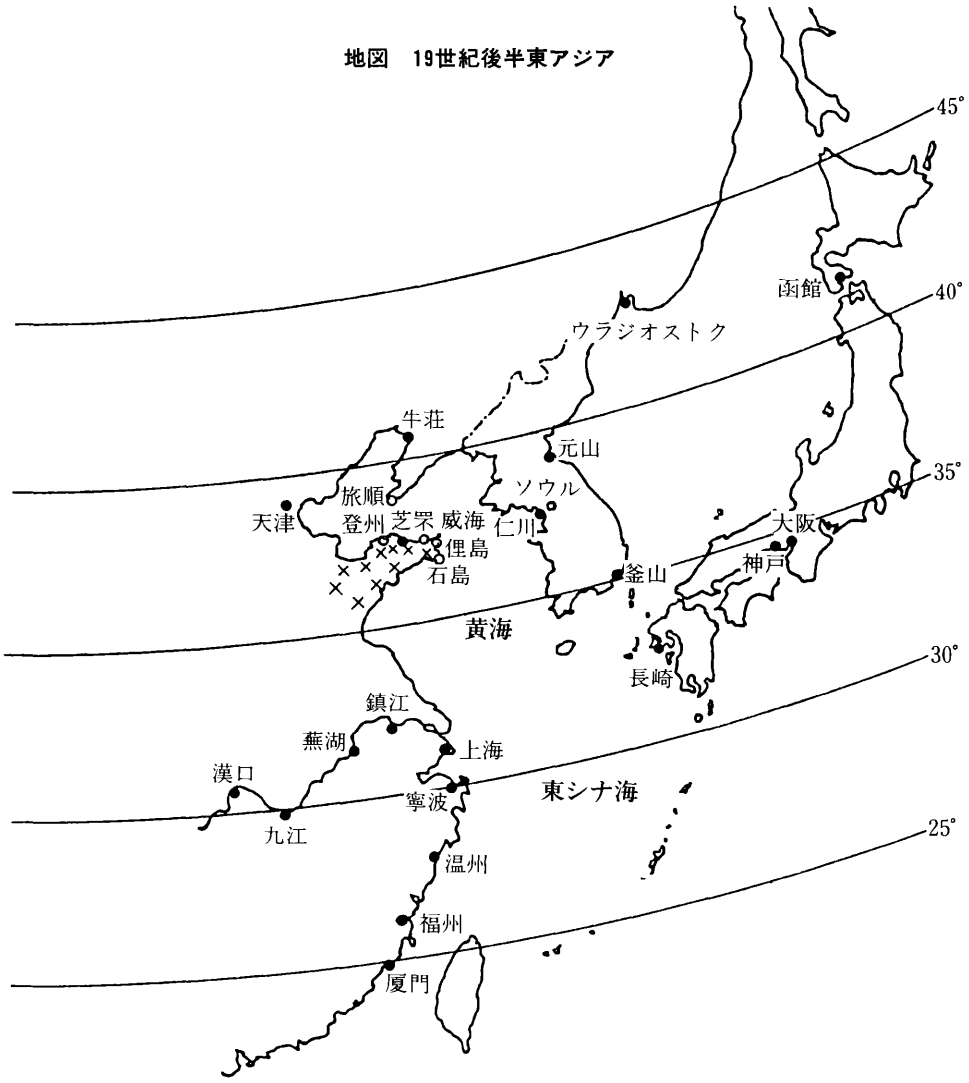
3　招商局の仁川航路と芝罘・仁川の山東商人――国家間関係と地域経済関係(1)

このように1880年代末から90年代初期における東アジアは，国家間関係と地域経済関係の両面を検討することによって，その構造上の特質はより鮮明に浮かび上がってくるように思われる。こうした構造が存在していたことを示す事例として，本節では招商局をめぐる仁川や芝罘の中国商人の

動きを検討し，次節で，日本郵船の上海―ウラジオストク線開設をめぐる動きを考察したい。

山東半島の開港場である芝罘は，黄海をはさんで仁川の対岸にある。芝罘と仁川はほぼ同緯度に位置する。山東の人々は古くから満州（東北地方）や朝鮮半島と往来しており，1882年に中朝商民水陸貿易章程が成立して清と朝鮮との海路による自由貿易が認められると，商業移民を主軸として多くの山東人が仁川やソウル（漢城）に進出した。(14)

地図　19世紀後半東アジア



(14)　満州への山東人の移民は労働移民が中心であった。済南の東に位置する山東省章邱県は，商人を重視する土地柄として有名である。章邱県の男子は13～14歳で他郷に商業見習いに出て，18～19歳でその年季を終えて帰郷する習慣があった。年代を特定できないが，仁川で綿布取引に従事した有力華僑12戸はすべて山東省人であった。高承濟『韓国移民史研究』章文閣，1973年，第7章第3節。以上は木村健二氏のご教示による。

表1　仁川およびソウルにおける中国商人の出身地別人数

（単位：人）

籍貫	仁川 1884年(%)	仁川 1886年(%)	ソウル 1884年(%)
山東	93 (40)	79 (39)	234 (66)
広東	74 (31)	37 (18)	3 (1)
三江	56 (24)	72 (35)	55 (16)
その他	12 (5)	17 (8)	60 (17)
総計	235 (100)	205 (100)	352 (100)

資料：「総署収北洋大臣李鴻章文，附件五　光緒十年分仁川華商姓名籍貫」光緒十一年四月初三日（1885年5月16日），「同，附件一　光緒十二年分仁川華商姓名籍貫」光緒十三年二月十九日（1887年3月13日），「同，附件三　光緒十年分漢城華商姓名籍貫字號」光緒十一年四月初三日（1885年5月16日），中央研究院近代史研究所編『清季中日韓関係史料』1972年，第4巻，1796～1803，2208～2220，1780～1792ページ。

注：浙江・江蘇・江西・安徽省出身者を三江として数えた。

表1は1880年代中頃の仁川およびソウルの中国商人を出身地別に分類したものである。清は上述の中朝商民水陸貿易章程に基づいて，1884年に仁川口華商地界章程を締結し，約5000坪の清国専管租界を設定した。専管租界設定当時の「光緒十年分仁川華商姓名籍貫」には，仁川に居留する235名の中国商人の姓名と出身県が記載されている。それをもとに出身を大別してみると，表1に示したように山東の出身者が最も多いことが分かる。この「光緒十年分仁川華商姓名籍貫」は「仁川に常居し既に許可証を受けている華商」だけを記載しており，「船で往来するだけで未だ居留していない商人」は含まれていない[(15)]。したがって，これに短期間逗留して山東に帰る商人も含めれば，仁川における山東系の占める割合は，実質的にはこれよりも大きかったと考えられる。また，出身を県のレベルまで下がって見ると，蓬萊県（登州），黄県，福山県，文登県，海陽県，平度県，濰県，掖県，莱陽県の各県人が多く，山東半島先端部からの出身者が多数を占めていることが分かる（地図中の×印を参照）。

表2は，1884年の仁川港に出入した帆船の船戸姓名，来航先，装載担数，および出入期日を示したものである。来航先に名を連ねる烟台（芝罘），俚島，威海，石島は，いずれも山東半島先端にあって古くからジャンク交易で栄えた港である[(16)]。中朝間の海路の自由貿易は，山東半島と朝鮮半島

(15)「総署収北洋大臣李鴻章文，附件五　光緒十年分仁川華商姓名籍貫」光緒十一年四月初三日（1885年5月16日）中央研究院近代史研究所編『清季中日韓関係史料』中央研究院近代史研究所，1972年，第4巻，1796～1803ページ。

(16)「総署収北洋大臣李鴻章文，附件一　光緒十年分進出仁川口帆船船戸姓名装載儋数及進出日期」光緒十一年四月初三日（1885年5月16日）『清季中日韓関係史料』第4巻，1770～1775ページ。

表 2　仁川港出入帆船の来航先，装載担数，および出入期日（1884年分）

船戸姓名	来航先	装載担数	入港日／出港日
源順興	烟台	960	正月12日／　2月3日
源順泰	烟台	940	正月23日／　2月15日
福順興	烟台	200	正月28日／　2月4日
協隆泰	烟台	620	2月6日／　3月11日
趙福昌	烟台	880	2月8日／　2月24日
苗新春	烟台	980	3月12日／　4月5日
梁永興	烟台	420	3月24日／　3月29日
王湧裕	烟台	700	4月8日／　5月7日
雙源利	烟台	840	5月13日／　5月28日
源順興	烟台	450	閏5月15日／閏5月21日
楊長盛	烟台	124	7月1日／　8月14日
王長順	俚島	124	7月1日／　8月14日
寶成順	烟台	520	7月18日／　8月16日
呂長興	威海	96	7月24日／　9月25日
趙福昌	烟台	880	8月25日／　9月18日
于順興	烟台	96	8月12日／　9月24日
于元利	俚島	96	8月13日／　8月21日
王長盛	俚島	80	8月16日／　9月14日
楚順興	俚島	96	8月16日／　9月16日
周吉利	石島	80	9月23日／　10月4日
陳元興	俚島	80	8月27日／　10月28日
孫連興	威海	96	8月30日／　10月8日
孫利順	威海	128	8月30日／＊8月8日
陳福楨	西島	70	9月8日／　10月20日
王永利	威海	128	9月29日／　10月22日
戚二興	威海	96	10月6日／　12月25日
二合順	俚島	96	10月6日／　12月21日
雙合順	俚島	80	10月6日／　12月21日
陳興順	烟台	96	11月10日／　12月3日
許增順	俚島	96	11月10日／　12月3日
三合順	俚島	70	11月29日／　12月27日
王永利	俚島	128	12月20日／　12月24日
任福興	烟台	80	12月21日／　12月23日
同順興	烟台	350	12月21日／　12月25日
孫義順	烟台	320	11月25日／　12月29日
計35隻		11096	

資料：「総署収北洋大臣李鴻章文，附件一　光緒十年分進出仁川口帆船船戸姓名装載擔数及進出日期」光緒十一年四月初三日（1885年5月16日）『清季中日韓関係史料』第4巻，1770～1775ページ。

注：烟台（芝罘）

のジャンクやヒトの往来を活発にしたのである。

前節で簡単に触れたように，上海―仁川航路の開設を招商局に働きかけたのは，仁川に進出していた雙盛泰，裕増祥などの山東系の中国商店であった。[17] これらの山東系商店の多くは芝罘に本店をもっていた。雙盛泰の本店は1890年の時点で資本金10万両をほこり，芝罘でも大規模な商店の一つである。[18] 招商局による新航路は，もともとはこれら芝罘の本店等30軒ほどが共同して招商局の汽船を雇い，上海―仁川間に新航路を開いて自己の貨物を運搬するという計画から出たことであったと言われる。[19] 貨物の中心は言うまでもなく上海から仁川に輸入する外国製綿布（金巾と寒冷紗）である。

つまり，芝罘の山東系商人は上海の輸入綿布市場で外国製綿布を仕入れ，それを仁川の支店へ向けて再輸出していた，という構造である。上海市場では，買付けにあたる商人が芝罘の本店から直接派遣される場合もあるし，また芝罘向けに買付けにあたるディーラーを通して買付ける場合もあった。いずれにしても，山東系商人の台頭と呼べる現象も，上海ネットワークの一部を形作る上海―芝罘―仁川という三角形の基本ネットの形成であったということができよう。[20]

表３（32～33ページ）は1890年における芝罘の商人の活躍を示す史料である。本表では芝罘の問屋中，朝鮮，日本，ウラジオストクに支店，出張員を配置，もしくはこれら地域との貿易業務を専業とする商店をリストアップしてある。当時，日本人の芝罘への進出は三井物産ぐらいしかないことを考えると，芝罘商人による東アジア全域にわたる活動の様子がこの表からも伺える。[21] ちなみに仁川に支店を出している瑞盛，雙盛泰はいずれも信用のある巨商であったことが分かる。

---

(17) 明治21年６月12日機密第21号（仁川在勤鈴木領事ヨリ大隈外務大臣宛）「清商招商局ト結託シ我カ郵船制肘ノ事実アル旨報告ノ件」『日本外交文書』第21巻，322ページ。1890年代初頭における仁川居留の主要な中国商人としては，同順泰，雙盛泰，瑞盛春，永来盛，東興隆（以上貿易商），怡泰号，徳興号，義生号，怡生号（以上雑貨商）など。青山好恵『仁川事情』朝鮮新報社，1892年，３ページ及び奥付。仁川における中国人人口の推移については，橋谷，前掲論文，251～252ページ，楊昭全，孫玉梅『朝鮮華僑史』中国華僑出版公司，1991年，124～135ページを参照。

(18) 「芝罘ノ商業習慣及例規」（芝罘領事代理能勢辰五郎）『官報鈔存通商報告』明治23年６月，復刻版第13巻，471～472ページ。雙盛泰，裕増祥などの山東商人にとっては，上海から芝罘を経由して仁川に至る航路の開設は「至極便利ヲ感ズル」ものであった。

(19) 「当港ノ清商ノ仁川ニ別店ヲ設ケ若クハ在仁川ノ清商ト取引スル者凡ソ三十家（清商ノ当地ニアル者ト仁川，長崎，上海辺ニアル者トハ互ニ気脈ヲ相通居ル者ノ如シ）共同シテ招商局ノ汽船ヲ雇ヒ支那朝鮮ノ間ニ新航路ヲ開キ自家ノ貨物ヲ運送スルノ計画ニ出テタル者ノ如シ」付記明治21年５月15日報第３号（芝罘在勤林権助副領事報告）「支那汽船芝罘仁川間開航ニツイテ報告ノ件」『日本外交文書』第22巻，469ページ。

(20) 中国商人ネットワークの基本単位としての「三角形の基本ネット」については，古田，前掲「アジアにおける交易・交流のネットワーク」参照。たとえば，雙盛泰，瑞盛，興来盛の取扱貨物は上海より仁川へ直輸の品物であった。明治22年５月５日機密第24号（芝罘在勤能勢領事館事務代理ヨリ青木外務次官宛）「招商局汽船広済号ニ関スル前報告ニ就キ説明ノ件」『日本外交文書』第22巻，477ページ。

招商局の上海―仁川航路開設は，前年の夏頃，仁川港で日本郵船の汽船敦賀丸（天津航路）からの陸揚げの際，中国商人の貨物（絹織物）が紛失し，その賠償に郵船が誠実に対処しなかった事に端を発していた。独占を享受する日本郵船の営業態度や高運賃に対する不満は，中国商人だけに限らず朝鮮在留の日本商人の間にも醸成していた。仁川領事館は日本商人の不満も存在していたことを報告しているし[22]，こうした不満の声を受けて，外務省は日本郵船に対して営業改善の指示を出していたところであった。

招商局は中国商人による航路開設の請願を入れるにあたり，当該商人らと特約を結び，招商局船に搭載する貨物の運賃がもし1ヵ年1万2000両に達しないときはその不足分をかれらが補塡し，1万2000両を超過する場合はもちろん招商局の収領するものとし，その契約期限は1888年4月から翌年3月までの1ヵ年間とした。招商局は汽船を就航させるのに先立ち，これら商人に対して日本郵船の汽船に貨物を搭載することを禁じ，これに違反した場合には郵船に支払った運賃と同額の科料

---

(21) 1860年に開港した芝罘は不凍港で，上海から華北諸港，仁川，ウラジオストク方面への船舶はほとんどここを経由した。山東半島は山地と丘陵で起伏が多く，陸路が険しいだけでなく内河の便も良くないので，後背地市場は大きくない。芝罘から商品が運ばれるのは登州と莱州が主で，青州以北は天津の市場圏に，青州以南は鎮江（大運河から北上して）の市場圏になっている。にもかかわらず芝罘の貨物取扱がかなりの額に上るのは，芝罘が渤海をはさんですぐ対岸に位置する遼東半島の市場を有するためであった。19世紀末に至っても，旅順―芝罘間を往来するジャンク船は多数存在した。また，山海関，錦州一帯も芝罘からの物資の供給地であった。外務省通商局編『清国商況視察復命書』1906年，116，122ページ。

芝罘の人口は1890年には3万6000人を数え，一時寄留者と蓬船（ジャンク船）の乗員4000人を合わせるとおよそ4万人であった。行桟（仲介問屋）150余戸，油房100余戸，絹綿布・雑貨商80余戸が営業し，そのうち広東，福州，寧波幇に属する2～3割を除くほとんどが山東系商人である。開港後20社ほど進出していた外国商社は，中国商人の商勢に押され逐年減少して1890年にはわずかに7社になっている。

表3の大成桟，西公順，同和成，豊同豫，源豊，裕盛，震興，成和昌，洪順，源盛，建隆，履太謙は，日本の長崎，神戸，横浜，函館，朝鮮の仁川，元山とも連絡を通じて直取引きをしている。特に北海道産の昆布の輸入はかれらの手中にあった。また，西公順をはじめとして，ウラジオストクと取り引きがある商店も多い。芝罘からはウラジオストクへ年間1万6～7千人，牛荘へは3～4万人が出稼ぎに出ていた。芝罘には出稼ぎ送り出し専門の中国人ブローカーがいて，多数の出稼ぎ者をまとめて乗船させ，汽船会社と契約を結んでウラジオストクまで通常運賃14円のところを8～10円で乗り込ませたという。前掲「芝罘ノ商業習慣及例規」『官報鈔存通商報告』復刻版第13巻，469～472ページ。前掲『清国商況視察復命書』，135ページ。片山邦雄『近代日本海運とアジア』御茶の水書房，1996年，76～81ページ。

芝罘を拠点とする山東系商人は，東北への入り口である牛荘から，朝鮮半島の仁川，元山，日本の長崎，神戸，大阪，函館，そしてウラジオストクにいたる東北アジア一帯でモノやヒトの移動に積極的に係わっていたのであった。

(22) 「我国商民及清国商カ該会社（日本郵船―引用者）ニ対スル不満足心ヲ生セシメタルハ大ニ可憂事ニ有之」前掲，明治21年3月19日機密第8号（仁川在勤鈴木領事ヨリ青木外務次官宛）『日本外交文書』第21巻，312ページ。

表3　日本，朝鮮，ウラジオストクに支店，出張員を

店号	貫籍	業種	資本金(千両)	取引先
大成桟	山東	行桟・昆布	800	日本・朝鮮
西公順	山東	行桟・昆布	80	日本・朝鮮・ウラジオストク
万順永	山東	織物・穀物	200	日本・朝鮮・ウラジオストク
裕　隆	山東	油房・昆布	50	日本・朝鮮・ウラジオストク
裕　順	山東	行桟・油房	30	日本・ウラジオストク
成和昌	山東	行桟・昆布・銅	30	日本・ウラジオストク
恒　茂	山東	行桟	20	日本・朝鮮
四　合	山東	行桟	20	
源　茂	山東	行桟	20	日本・朝鮮
公和盛	山東	行桟・草帽鞭	20	日本
洪　順	山東	行桟	15	日本・朝鮮・ウラジオストク
順　泰	潮州	雑貨・石炭	10	日本・朝鮮
廣　徳	山東	油房・昆布	10	ウラジオストク・朝鮮
豊　盛	山東	鐵	10	日本・朝鮮
源　盛	広東	行桟・油房	10	日本
同　源	山東	行桟・昆布	10	ウラジオストク
永来盛	山東	雑貨	10	日本・朝鮮
北大成	山東	行桟・油房	10	
同順成	山東	行桟	10	日本
恒泰興	山東	雑貨	8	朝鮮
源興順	山東	行桟	7	日本・朝鮮
震　興	福建	雑貨・昆布	6	日本・朝鮮
洪生福	山東	雑貨	5	日本
信　昌	山東	銭荘	5	
成　福	山東	行桟	5	
徳　順	山東	行桟	5	朝鮮
聚　盛	広東	行桟・油房	5	朝鮮
廣和成	山東	行桟・昆布	4	ウラジオストク
和成興	山東	行桟	5	朝鮮
公和順	山東	行桟	5	日本
太　元	山東	油房	8	
錦　成	山東	穀物	4	日本
公太盛	山東	銀座	3	

資料：「芝罘ノ商業習慣及例規」（芝罘領事能勢辰五郎）『官報鈔存通商報告』明治23年6月，復刻版第13巻，470～473ページ。

を賦課するという密約を結んだ。

しかしながら，他船に搭載することができないとなると商機を逃がすことにもなるために，1889年3月の契約満期を幸いに仁川や芝罘の商人はこれを廃棄し再契約はしない方向で動いていた。[23] 3月中旬に芝罘を出航する日本郵船の汽船敦賀丸には，盟約に参加していた中国商人の多くが仁川向けの貨物を搭載し，その量は3000余梱に達したのである。

(23)　明治22年12月26日機密第44号（芝罘在勤能勢領事館事務代理ヨリ青木外務次官宛）「招商局汽船ノ清国商人貨物独占取扱ヲ防止シタキ旨意見具申ノ件」，附属書機密号外（12月9日能勢領事館事務代理ヨリ天津在勤鶴原領事宛書簡写）「招商局汽船仁川芝罘回航顚末申進ノ件」『日本外交文書』第22巻，480～482ページ。

配置，あるいは取引関係を有する芝罘の商店（1890年）

店号	貫籍	業種	資本金（千両）	取引先
新　太	広東	雑貨	3	
萬　元	山東	小行桟	2	朝鮮
成和太	山東	小行桟	2	日本
益泰成	山東	小行桟・委託	2	朝鮮
同泰昌	山東	小行桟	2	日本
雙　盛	山東	雑貨	100	日本・朝鮮
瑞　盛	山東	雑貨	50	朝鮮
同和成	山東	行桟・昆布	40	日本・朝鮮
徳　盛	広東	油房	30	
北公順	山東	行桟	30	朝鮮
謙益豊	福建	銭荘	20	
興来盛	山東	雑貨	20	日本・朝鮮
裕成桟	山東	行桟	20	日本・朝鮮
豊同豫	山東	行桟	15	日本・朝鮮
合　順	浙江	雑貨・石炭	10	日本
源　豊	山東	行桟	10	日本・朝鮮
建　隆	福建	雑貨・穀物	10	日本・朝鮮
永興和	山東	行桟・昆布	15	ウラジオストク
順成合	広東	行桟	10	
和成順	山東	行桟・草帽鞭	10	日本
東　盛	山東	行桟・衣服	10	朝鮮
履泰謙	山東	行桟・昆布	10	日本・朝鮮
洪永成	山東	雑貨・昆布	10	日本・ウラジオストク
隆　裕	山東	行桟・昆布	7	ウラジオストク
同　徳	山東	行桟・昆布	8	ウラジオストク・日本
隆盛徳	山東	穀物	5	朝鮮
余生成	山東	行桟	5	日本・朝鮮
増　順	山東	行桟・石炭	5	朝鮮
潤　生	山東	小行桟	2	朝鮮
公源利	山東	小行桟	2	朝鮮
益順盛	山東	小行桟	2	朝鮮
永昌泰	山東	委託	2	

注：業種の行桟は問屋のこと。

ところが，事態は急に再契約の方向へ動き，仁川の清理事李蔭梧に対して，仁川の南北広三幇の中国商人から契約の継続を求める請願書が提出されることになった。また，この請願の袁世凱および北洋大臣への転申願いも出されたのである。[24] 招商局は，いったん航路を開設したからにはそれを継続しなければならず，官僚に働きかけて仁川在留の中国商に迫り継続の儀を請願せしめたのではないか，というのが日本の在外公館の推測であった。仁川とソウルの清国官吏は「其筋ノ内意ヲ受

(24)　明治22年4月3日機密第8号（仁川在勤林副領事ヨリ青木外務次官宛）「招商局汽船継続回航ノ内情報告ノ件」『日本外交文書』第22巻，472～473ページ。請願書は，附属書一「具稟南北広三幇華商公稟」473ページ。

ケ頗ル周旋スル所アリシヨリ」，つまり，招商局と清国政府の圧力が働いていたということである。[25]

この間，日本郵船は天津線の就航数を増やし，芝罘―仁川間の運賃も下げ，乗務員を精選して中国人顧客に対する接し方に大いに改良を加えるなど細心の注意を払った。また5～6月にはソウルの近藤公使から袁世凱に協議を申入れて，中国商人で招商局の利益を妨害しない場合には，日本郵船に貨物を搭載することも差し支えなし，との合意を得たのである。具体的には，招商局船の出航日確定の広告を出した後は他船への積載を許可しないが，出航日未定の間に他の船便があるときはその船への搭載は差し支えなし，というものであった。そのため一時は中国商人の郵船への搭載は黙認される状態であったので，その利用者は中国商人の間で増加したのであった。[26] こうした状況に直面した招商局は業務上きわめて不利と感じ，9月28日出航の尾張丸以降は，招商局との契約者たると否とにかかわらず一切日本郵船への搭載を禁じ，これに違反する場合は仁川着荷の没収と郵船への支払い運賃の2倍に相当する科料の賦課，という措置で中国人荷主を威嚇したのだという。

いずれにしても，招商局および清朝当局者の政治的意思が中国商人の行動を規制し，国家的威信をかけた航路の維持が少なくとも形式上は日清戦争まで貫徹されたことは，1880年代末から90年代初頭における朝鮮をめぐる中国と日本との政治状況を反映するものであったと言えよう。

しかし，他方では，招商局および清朝当局者と中国商人との間に利害の不一致が生じていたことも確かであった。招商局は一方では中国商人に対してその権力を伸長していくにもかかわらず，20日毎に仁川に廻航するという所期の約束を必ずしも履行していない。搭載貨物の多少に応じて汽船を運航させるため，汽船の発着は未定のことが多く，時には30～40日に1回ということもあった。[27] つまり，定期航路の体裁をなしていないのである。

招商局の上海―仁川航路は山東系商人の商業活動を活性化するために重要な路線ではあったが，招商局および清国官僚が国家の面子をかけて日本ならびに日本郵船と対抗する姿勢は，かならずしも東アジア地域圏を活動の場とする商人の利害と一致するものではなかったと言えよう。むしろ，荷主としての中国商人は，外国船舶をかれらの商品の運搬役として活用，選択してきたのであった。芝罘の商人は，「人ヲ清国各港及日本朝鮮ニ派シ外国汽船及帆船ヲ賃雇シテ貨物ヲ運搬売買スル等頗ル活発ノ運動ヲ為シ」てきたのである。天津航路に就航する日本郵船の船舶にとって，中国商人の荷主および船客は最も重要な得意先であった。日本郵船はその「好得意タル清国荷主並ニ船客」に対して，適切な対応を欠いていたのであった。[28]

---

(25) 前掲，附属書機密号外「招商局汽船仁川芝罘回航顚末申進ノ件」『日本外交文書』第22巻，483ページ。

(26) 同上書，483ページ。

(27) 同上書，484ページ。

4　上海・ウラジオストク線と上海進出論――国家間関係と地域経済関係(2)

国家間関係と地域経済関係の両方のレベルを検討することが1880年代末から90年代初期における東アジアの構造を把握する上で不可欠であることを示すもう一つの例として，日本郵船の上海・ウラジオストク線の開設をめぐる状況を見ておこう。

日本郵船は1889年4月，長崎・ウラジオストク線を改組して，上海から芝罘，仁川を経由してウラジオストクに至る航路を開設した。日本郵船による上海・ウラジオストク線は長崎を経由しない中朝間の直接貿易ルートの開設を意味していた。いいかえれば，長崎の中国商人からの商権奪回を目指し，中国招商局の上海―仁川航路に対抗するものであったので，積荷の獲得をめぐって日本郵船と招商局との間で競争が生じることになった。招商局は日本船への搭載禁止を強化し，これに違反したときには積荷の没収や科料を増額するなどの措置を取り決めたのである。また，1891年3月にはロシアの汽船会社セベリョーフ（Sheveleff）が上海・ウラジオストク航路（上海―長崎―釜山―元山―ウラジオストク）に参入して競争はさらに激化した。(29)

ところで上海・ウラジオストク線については，1889年の開設当時，関係者の間に賛否両論があった。外務省は4月に上海，芝罘，仁川，釜山，元山の各領事，ならびにウラジオストク在勤貿易事務官宛に，本航路の開始が将来貿易上どのような変化をもたらすのかについて，各領事館の見解を述べるように訓令を発している。(30) これに対して，釜山と仁川の領事館からは，本航路の開設は中国，朝鮮，ロシア間の貿易促進に資するところ大であるという肯定的な意見が返っている。(31) 一方，元山領事館からは，本航路は我が国貿易に不利益をもたらすとして開設を一時見合わせるべきだという反対意見書が提出されていた。

元山の渡辺修副領事がこの航路に否定的な見解を示した理由の一つは，上海・ウラジオストク線

---

(28)　前掲「芝罘ノ商業習慣及例規」『官報鈔存通商報告』復刻版第13巻，467ページ。前掲，附属書機密号外「招商局汽船仁川芝罘回航顚末申進ノ件」『日本外交文書』第22巻，481ページ。

(29)　これにより朝鮮航路の要は，長崎から神戸・ウラジオストク線と長崎・天津線が寄港する釜山へ移動した。詳しくは小風，前掲書，235～236ページ。

(30)　明治22年4月29日（青木外務次官ヨリ上海，芝罘，仁川，釜山，元山在勤各領事浦塩斯徳在勤貿易事務官宛）「日本郵船会社ニテ上海ヨリ芝罘・仁川・釜山・元山ヲ経テ浦塩港ヘ定期通航開始ニ付，将来貿易上与フベキ変状ニ関シ意見開陳方訓令ノ件」『日本外交文書』第22巻，571～572ページ。

(31)　明治22年5月30日公第89号（釜山在勤室田領事ヨリ青木外務次官宛）「該新航路ハ将来日清韓露領間ニ於ケル貿易上，最モ進歩ヲ与フベシト信ズル旨申進ノ件」，および，明治22年6月5日公信第74号（仁川在勤林副領事ヨリ青木外務次官宛）「概観スルニ該新航路ハ我ガ商業者ニシテ有利ニシテ日清韓露領間ノ貿易ノ発展ニ資スヘク信スル旨申進ノ件」『日本外交文書』第22巻，576～578，578～583ページ。

の開設は長崎の衰退を招くという所にあった。[32] すなわち，金巾類は長崎から朝鮮へ輸出する途を絶ち，上海から朝鮮各港へ直輸の途を開くことになる。朝鮮からの輸出品である砂金や銀の類も，朝鮮から直接上海に輸出されるようになり，これまで朝鮮へ輸出する金巾の対価は，中国へ輸送すべき金額を清商らが低廉な打歩にて借入れ，それを長崎から中国へ輸出する海産物や石炭の代価に充てるという便利があったが，今後はそれがなくなって海産物や石炭価格に変動をきたすことになる，というものであった。

渡辺が上海・ウラジオストク線開設に反対する第二の理由は，朝鮮在留，あるいはウラジオストク在留の日本人商人にとっても不利になるという点である。現時点で，かれらのなかに上海と直接取引をする者はほとんどいない。日本人の取引先は長崎か大阪がほとんどであった。一方，ウラジオストクには中国商人がすでに進出しており，元山やウラジオストクへの貨物もその多くは清商の貨物であるから，この航路はもっぱら清国商人の利益になって，日本商人の利益にはならないのだということである。[33] 長崎や朝鮮在留の日本人商人の苦情や反対意見を顧みず，コスト的にも引き合わないことを知りつつ同航路を継続する価値がはたしてあるのか，というのが渡辺副領事の見解である。

これに対して，仁川の林権助副領事が開設に賛成する理由の第一は，上海・ウラジオストク線が中朝間の通商を便利にし，朝鮮在留の日本人の商業活動を活性化するという点にあった。在朝鮮日本商は多額の金巾を朝鮮に輸入しているにもかかわらず，「之ヲ直接ニ東洋ニ於ケル金巾寒冷紗類売買ノ中心トモ称スベキ上海ヨリ輸入セズシテ」，なお従来の習慣で長崎に仰ぐが如きは，「畢竟，守株待兎」，商勢を知らざるものである。上海・ウラジオストク間を結ぶ新航路は，仁川の日本商人が金巾を上海から直輸入するためにも便利を供することになる，とするのである。[34]

林が同航路に賛成する理由はもう一つあった。従来，朝鮮から日本への輸出品は砂金，牛皮，大豆の3品であった。このうち大豆は日本の相場の高下に連動して需要が定まらない状況があるが，昨1888年は，山東，牛荘の大豆が不作のため朝鮮大豆の供給を仰ぐにいたり，仁川の清商や日本商の手で芝罘に輸出された大豆は巨額に上った。また，山東や牛荘から大豆の供給を受けていた華南の厦門や福州へも，上海・ウラジオストク線の肥後丸が朝鮮産の大豆を搭載して仁川を出発した。

---

(32) 明治22年5月28日公第46号（元山在勤渡辺副領事ヨリ青木外務次官宛）「該新航路ハ我ガ貿易ノ為不利ナル故他国人ノ該通航ニ着手スル迄ハ一時見合スベク信ズル旨申進ノ件」『日本外交文書』第22巻，572～576ページ。

(33) 時期が少し下がるのであるが，1894年3月にはウラジオストクの中国人商店は大小合わせて127軒，一方ロシア人小売商従事者は23人，日本人商店は11軒を数えるのみであった。「浦潮港并南烏蘇利地方ニ於ケル支那人ノ貿易（27年3月16日付在浦潮貿易事務官報告）」『通商彙纂』第4号，明治27年4月分，復刻版第19巻，205ページ。

(34) 前掲，仁川在勤林副領事ヨリ青木外務次官宛「概観スルニ該新航路ハ我ガ商業者ニシテ有利ニシテ日清韓露領間ノ貿易ノ発展ニ資スヘク信スル旨申進ノ件」『日本外交文書』第22巻，579ページ。

福州市場に出回った朝鮮大豆は，品質価格とも牛荘や山東産の大豆と同等だったという。つまり，在朝鮮日本商人が新航路を使って，南清地方に大豆を輸出すれば，日本における豆価のいかんにかかわらず大豆貿易の利益を享受することができるし，大豆輸出が伸びれば，現在，金巾の上海からの輸入で生じている多額の片為替の不便を補うことができる，という意見なのである。(35)

ここで展開されている仁川副領事の意見で興味深いのは，朝鮮の日本商人の生きる道をかならずしも日本国内との貿易取引に限定して考えていない点である。日本市場だけでなく，上海や福州などとの交易関係に積極的に参入していくことが，朝鮮在留日本商にとっての利益に繋がるという考えである。1889年という時点で在朝鮮日本公館がこのような見解を披露していたとすれば，1880年代末の東アジアをめぐる認識は，後に朝鮮が日本市場に向けて直結されていく日清戦争後から20世紀転換期以後の時代の東アジア認識とは少しく異なっていたと言えよう。1880年代末から90年代初頭における朝鮮在留日本人が指向した活動選択の幅は広かったということができよう。

仁川副領事林権助は，朝鮮貿易を仲介してきた長崎の日本人問屋の取るべき道に対しても，明確な意見を示している。すなわち，長崎問屋には気の毒だが時代の潮流は上海―朝鮮直貿易であり，長崎の朝鮮貿易問屋の地位は早晩衰退する運命にある。この際，長崎の問屋も断然，長崎を去って上海に移ることが得策である，というのである。

「断然思ヲ翻シ長崎港ヲ去リ進テ上海ヲ以テ朝鮮貿易ノ中心トナササル可ラス　蓋シ上海ノ地タル交通尤モ便ニシテ商業上枢要ノ土地ナレハ長崎問屋ニシテ果シテ上海ニ移リ該新航路ヲ利用シタランニハ独リ金巾寒冷紗類大豆等各品ノ仕入販売上ニ付キ朝鮮商業者ノ依頼ニ応スルヲ得ルノミナナラス従来未タ輸入ヲ試ミサル貨物ヲ送販シ又朝鮮ニ余リアル土貨ノ販路ヲ捜索スルヲ得テ双方共ニ利益ヲ得ル僅少ナラサルヘシ。」(36) つまり，上海進出論である。

仁川副領事は新航路開設に賛成であり，これに反対を表明した元山副領事とは相入れないのであるが，上海が東アジアの物流の中心であるという点で両者の認識は一致している。上海進出論で問題なのは，たとえば長崎の日本人問屋が外国製綿布を直接仕入れるために上海に進出したとして，はたして日本商人が上海輸入綿布市場にうまく参入できるのか，という点である。天津ディーラーや漢口ディーラーなどと競争しながら長崎からの新参の日本商がどれだけ有利な取引を成立させることができるか。あるいはまた，上海市場に通じていない仁川在留の日本商人が，上海から直接金巾の輸入を試みたとして，朝鮮市場向け専門に綿布の買い付けに当たる中国商人とどの程度互角に張り合うことができるか。この点は大いに疑問である。

いずれにしても1880年代末から90年代初期にかけて，日本商人の上海進出論はいろいろな局面で話題になる議論であった。しかし，金巾をはじめとする外国製綿布の輸入については，長崎でも仁

(35)　同上書，578～579ページ。
(36)　同上書，581ページ。

川でも日本人の上海進出が容易に成功したという報告は見いだせない。[37]

5　1890年代初期の銀価変動と仁川貿易の実態

1890年頃の日本商人による上海進出論は，もちろんまだ「論」の域を出ていない。では，実態としての貿易関係はこの時期，どのような状況を呈していたのだろうか。90年代初期は銀価の変動が著しい時期であった。本節では，東アジア地域経済が，世界経済との関係によって生じた銀価の下落によってどのような影響を受けたのかを仁川貿易をとおして概観し，1890年代初期の上海ネットワークが直面した問題を検討してみたい。

（1）1890～91年の繁栄

仁川の海関報告は1890年を「繁栄の年」として報告し，貿易が急激に拡大した要因として次の3点をあげている。第一は，朝鮮における穀物の豊作である。とくに米と大豆は例年にない豊作であった。一方，日本国内では米価が騰貴し，朝鮮の米穀への需要が高まったことが第二の要因であった。第三は，日本への穀物輸出による朝鮮の購買力の増大が，輸入の増大を招いたことであった。[38] その結果，1890年の仁川の貿易総額は前年の2倍に相当する急成長を示したのである。輸出額の増大は穀物の対日輸出の増大に，輸入額の増加はイギリス製綿布の対中輸入の増加に起因するものであった。[39]

上海の綿布市場でも，漢口や四川とならんで朝鮮の需要が好調であることが指摘されている。「綿製品：漢口，四川への売れ行きは満足の行くもの，両市場の良好さを物語るものである。一方，上海綿布市場で朝鮮市場向けに綿布の買い付けにあたる商人（the caterers for Corea）の取引もきわめて活発である。」[40]「朝鮮を含む北方の諸港および，漢口市場との取引は以前よりも好調である。」[41]

---

(37)　日本商人のなかには一歩進めて，上海から仕入れを試みる者もあったが成功しなかった。たとえば1889年，浜田某が上海に赴き金巾5000余担を購買したが，仁川港に着荷の際に運賃，諸費を計算するとその原価はすでに仁川の中国商人の売値を超えており，全くの失敗に終わったという。

(38)　China, Imperial Maritime Customs, Inspectorate General of Customs. Statistical Department. I.—Statistical Series. Nos. 3 to 4. *Returns of Trade and Trade Reports*, Appendix II. Part II. Reports and Statistics for Corean Ports, Jenchuan Trade Report for the year 1890, p. 592. Jenchuan は仁川。日本は1890年恐慌の年である。大阪の米相場は騰貴し，朝鮮米に対する需要は例年にないものであった。

(39)　「仁川港貿易景況二十三年中」『通商報告』第2384号（1891年6月12日），復刻版14巻，260～262ページ。1890年大阪商船は仁川に支店を開き，大豆と米の日本への輸送に携わった。

(40)　*The North China Herald,* Feb. 7, 1890.（以下，*NCH* と略す。）

(41)　*NCH,* June 27, 1890.

仁川貿易は翌1891年も「繁栄の年」を経験した。米と大豆は豊作であり，日本からの需要も堅調であった。綿製品の輸入量は最高を記録し，とくに生金巾の輸入は量，額ともに過去最高を記録した。[42] 東アジアの地域経済の観点からみると，1890～91年の仁川貿易は，大阪における朝鮮米の需要が，上海からのイギリス綿布の輸入拡大をもたらしたという構造であった。

仁川貿易の好況はヒトの移動も刺激している。仁川における日本人は1616人になり，また，仁川における中国人は1888年の2倍弱に増えて425人を数えた。[43] 仁川港の passenger traffic は日本人と中国人からなると言ってよい。中国人の場合には，仁川への到着乗客の相当部分は山東省からのクーリーであり，「彼らは朝鮮の人々と同額の賃金で働くことを受け入れるので，仕事はすぐに見つかる」と言われた。[44] 1891年には，仁川へのヒトの流入はさらに増大し，日本人は日本租界から共同租界へあふれる状態であったし，中国人の数も増えて中国租界もしだいに手狭になった。春先には日本人，中国人の労働者が続々と仁川に来航して土木作業に従事し，年末になると帰国していった。また，貿易に従事する商人も単身での来航者が増え，仁川の貿易活動はますます活発になった。[45]

しかし，上海からみると事態はもう少し複雑であった。

1890年の上海貿易は極めて良好で，とくに夏と秋の為替レート高（銀高）が輸入を刺激し，綿製品の輸入貿易に従事する外商は例年になく好況を呈したのである。[46] ところが，1891年の上海は不況のなかにあった。長年，上海で活動していたラッセル商会もこの年に倒産した。原因は銀価格の下落，政治的・社会的不安，そして沿岸・沿江航運の競争激化による低運賃化にあった。なかでも最も重要な要因となったのが銀価格の激しい変動である。

すなわち，1890年下半期に，アメリカの銀買い上げ政策（1890年7月のシャーマン法）の影響で金に対する銀の相場が急騰し，年末に至ってもなお高価格を維持したため，上海の欧米商社は大量の輸入貨物を発注したのである。ところが，銀為替は高値安定ではなかった。翌91年になって商品が上海に到着しだすと，銀価は下落に転じた。荷主は商品を売ればかならず損失を被るのでどうしても耐えられなくなるまでは売りたくない。一方，買い手は，着荷の多さに付け込み大量の在庫を抱えて市場はいずれ下がらざるを得ないと踏んで一向に買おうとしない。同時に，銀相場はさらに下落していよいよ商品を買い進む者もなく，市場は沈滞傾向を示したのである。[47]

---

(42) Jenchuan Trade Report for the year 1891, pp. 630-1.

(43) *Returns of Trade and Trade Reports,* Appendix II. Part I. Report on Trade of Corea and Abstract of Statistics, Report of the Foreign Trade of Corea for the Year 1890, p. 581.

(44) Jenchuan Trade Report for the year 1890, p. 595.

(45) Jenchuan Trade Report for the year 1891, p. 630, 632.

(46) China, Imperial Maritime Customs, Inspectorate General of Customs. Statistical Department. I.—Statistical Series. Nos. 3 to 4. *Returns of Trade and Trade Reports,* Shanghai Trade Report for the year 1890, p. 191.

(47) Shanghai Trade Report for the year 1891, p. 209.

したがって，1891年の上海対外貿易は，市場は不況であるにもかかわらず，前年の1890年後半に注文した輸入品が1891年に到着し輸入額が増大する一方，銀の下落によって金貨圏への輸出額は増大したので，統計数字の上では未曾有の輸出入総額を記録した。海関収入は過去最高の水準に達した。上海の貿易報告が「海関の立場からすると，1891年ほど良い年はなかった。しかし，他の立場から見ると，これほど悪い年はなかったと言える」と述べているのはこういう理由からであった。[48] 上海駐在の日本副領事内田定槌は，上海の貿易商社，銀行，運輸関係者の苦境を伝え，「昨年中商家一般困難ヲ極メタルニ拘ラス輸出入ノ貿易高ニ於テ斯クノ如ク増加ヲ来セルコト」と報告している。[49]

ところが1891年の仁川の綿布輸入は，冒頭で述べたように仁川の好況を受けきわめて堅調であった。上海の新聞ノース・チャイナ・ヘラルドは，綿製品の売行きについて，「とくに市場が好況であるように見受けられる朝鮮向けがかなり好調である」と述べており，上海では2月頃から朝鮮向けの綿布の買いが進んだ。[50] 7月には「朝鮮貿易のシーズンがまさに到来……生金巾の Heavy Weights（9.12～10ポンド物）：朝鮮向けの最上品の取引が高値で成立」と報告されている。[51] 10月に入ると，朝鮮の需要に答えるために生金巾の Heavy Weights 物3万3～5千担の再輸出が続いた。「天津の外国綿布市場も好転。また，先週報告した朝鮮向け綿布の需要増大傾向は，今週も引き続き存在」という状態であった。[52]

このように1890年から91年にかけて，銀価の一時的高騰とその後の急激な下落は，上海の貿易と商況に甚大な影響を与えたのであるが，銀価下落後に増大する輸入綿布の上海着荷にとって，1891年の仁川をはじめとする朝鮮市場の好況は救いであった。朝鮮では1890年，91年と日本への穀物輸出の増大で好況を呈し，生金巾を中心とした外国製綿布の輸入は過去最高に達したことは既に述べたとおりである。

朝鮮から日本（とくに大阪）への輸出増大，上海から仁川への再輸出の増大，そして，本稿では触れられないが上海から神戸への中国綿花輸出の増大は，この時相互に連関して東アジア地域経済を形作っていたのである。

（2）1892～93年の停滞

しかし，仁川の1890，91年の繁栄はそのまま持続はしなかった。1892年の仁川は不況の様相を呈していた。仁川在留日本人のなかには経営が悪化して営業を停止するものも出はじめ，韓銭（銅

---

(48) *Ibid.*, p. 209.
(49) 「清国貿易景況二十四年中」『通商報告』第2759号（1892年9月6日），復刻版15巻，240ページ。
(50) *NCH,* Feb. 20, 1891.
(51) *NCH,* July 10, 1891.
(52) *NCH,* Oct, 9, 16 and 23, 1891.

銭）相場の下落による輸入品の価格高のために輸入は減少した。イギリス製を中心とした生金巾の輸入も減少し，日本綿布の輸入も減少している。[53] 加えて，日本では穀物の作柄がよかったので大阪における米価が下がり，朝鮮から日本への穀物輸出額が減少することになった。当然，仁川港の海関収入も減った。朝鮮貿易の消長は，日本と朝鮮における穀物の作柄に大きく依存するという状態を呈するようになっていたのである。[54]

翌1893年の仁川貿易も不況のなかでスタートした。穀物も前年の干ばつに続いて，93年には豪雨と冷秋のため凶作となり，10月には各地で防穀令が出されることになった。日本への米穀輸出を中心に輸出は減退し，綿製品を中心とする輸入も減少した。一方，金銀貿易については，いままでにない大量の金が中国へ輸出されたことが報告されている。[55]

さて，1880年代末以来注目を集めていた金巾を中心とした外国製綿布の輸入は，この時期にはほぼ完全に中国商人の手に帰していた。日本商人による朝鮮への金巾輸入は，長崎と神戸の欧米商社（たとえば，長崎大浦四番日本支那貿易会社と神戸英七番）が唯一の仕入れ先となっており，1892年には中国商人の売値がとりわけ安いので，日本商人が金巾を扱えばかならず損失を被ることになった。その結果，「清商等ハ遂ニ花々シキ競争ヲ為スニモ及ハスシテ水流低キニ就クノ勢ヲモッテ自由ニ本品ノ輸入権ヲ壟断スルニ至レリ」とある。[56] このように1892年にはすでに外国綿布の輸入について，日中商人間に競争関係が成立する余地は全くなかったので，中国商人は日本商人とはなばなしい競争を展開するまでもなく，外国製綿布の輸入は中国商人の独占するところとなったのである。

しかしながら他方で，中国商の外国製綿布輸入もまた，1890年代に入ってからの銀価の急激な変動に左右されて決して安定した状況にはなかった。仁川の綿布輸入に従事していたのは，雙盛泰，瑞盛，永来盛，同順泰などの中国商店であった。[57] 1891年下半期以来，香港，上海における金巾出荷が非常に多かったため，仁川への回貨も多く，1893年1月の段階で同順泰だけで15～16万担の在庫を抱える状態であった。折から韓銭相場はますます下落し，韓国商人のなかには中国商人への金巾代価（延売りの滞金）の半分も支払えない者が続出した。輸入綿布を扱う中国商人も「本年は

---

(53) Jenchuan Trade Report for the year 1892, pp. 646-7.

(54) Report of the Foreign Trade of Corea for the Year 1892, p. 634.

(55) Jenchuan Trade Report for the year 1893, pp. 634-5, p. 637. ただし，金巾の輸入貿易は1893年の9～10月頃から増えはじめた。「明治二十六年中仁川港商況年報」『通商彙纂』第8号付録（1894年7月），復刻版第21巻，224ページ。*NCH* の再輸出記録でも，1893年下半期からは上海から朝鮮への生金巾の再輸出量は，週によっては上海からの全再輸出量の33～48パーセントを占めることがあり，1893年下半期からは生金巾の輸入は伸びだした模様である。*NCH,* Sept. 15, Oct. 6, Oct. 20, 1893 and March 9, 1894.

(56) 「二十五年中仁川港貿易景況（昨二十九日ノ続）」『官報公使館及領事館報告』第2974号（1893年5月31日），復刻版第16巻，234ページ。

(57) 前掲，「明治二十六年中仁川港商況年報」175ページ。日清戦争が勃発すると1894年7月に閉店し帰国したが，戦後再び仁川に戻った者が多い。

不如意の苦情多く」，陰暦の年末にはついに上海に比して1割5分方の安値で投売りを試みたという。[58]

朝鮮では金の産出は穀物の作柄に反比例するといわれるが，1890年代初期の動向はそのことを証明するものであった。1889年以前の朝鮮では，砂金，牛皮，大豆が主要な輸出品であったが，90年から米穀が輸出品として重要になるにしたがって，利益の少ない採金に従事する必要が減少したのである。たとえば1890，91年は例年になく豊作で，金の輸出は例外的に少なかったが，92年には一部凶作のため金の輸出も増大した。[59]

仁川でも金の輸出額は昨年よりも増えたが，銀および韓銭の持続的な下落も金の産出を刺激する効果があった。ちなみに1888年から1892年の5カ年間に金と韓銭（銅銭）との比価は200パーセントの上昇を示していた。仁川では金と銀はほとんど全部，輸入品の対価として中国へ向けられていた。[60] 1893年のインド政府の銀貨鋳造停止によって，仁川では6月には100匁に付き345円であった金相場は，7月には390円に上がり，年末の12月には415円に付けたのである。その結果，1893年にはいままでにない大量の金が中国へ輸出された。[61]

ところで仁川における輸出入貿易の変化は，仁川の金融にどのような影響を与えていたのであろうか。在仁川日本領事館の報告は，仁川の輸出入貿易と金融との関係について，次のように述べている。

「抑々本港ノ金融ハ輸出品過多ナルノ時ニ急激ニシテ若シ輸出品ノ出回リ多少ノ遅鈍ヲ生スルニ遇ヘハ頓ニ緩慢ヲ告クルハ例トス　今若シ金融市場ノ順序ヲ言ヘハ……輸入貿易ノ追々清商ノ手ニ専有セラルルニ従ヒ韓商ヨリ吸収スル韓銭ハ常ニ清商ノ庫底ニ蓄積セラレ而シテ清商ハ輸出品ナキタメ韓銭消費ノ途ナキニ苦シムカ故ニ輸入品ノ気配宜シク売行多キトキハ韓銭ハ下落ノ一方ニ傾キ金融ハ最モ緩慢ヲ告ク　之ニ反シ穀物出回リ漸ク多キニ至レハ我商ハ常ニ清商ノ蓄積スル韓銭ヲ引出シ来リ其供給ヲ助ケ而シテ此際清商カ韓銭ヲ我商ニ売出スト同時ニ銀貨ハ清商ノ手ニ吸収セラレ清商ハ直ニ之ヲ清国諸港ニ輸送シ若クハ上海為替ヲ買入ルルヲ以テ市場ハ頓ニ金融ノ急激ヲ現スヲ毎トス」[62]

つまり，仁川の金融は輸出が盛んになると逼迫する傾向がある，ということである。仁川の輸入

---

(58) 「仁川港貿易景況」『官報公使館及領事館報告』第2915号（1893年3月22日），復刻版第16巻，109ページ。

(59) Report of the Foreign Trade of Corea for the Year 1892, p. 636.

(60) Jenchuan Trade Report for the year 1892, p. 648.

(61) 前掲，「明治二十六年中仁川港商況年報」216ページ。Jenchuan Trade Report for the year 1893, p. 637.

(62) 「二十五年中仁川港貿易景況（昨二日ノ続）」『官報公使館及領事館報告』第2977号（1893年6月3日），復刻版16巻，241～242ページ。

貿易は中国商人の専有するところなので，韓銭は中国商人の下に蓄積される。[63] しかし，中国商人は仁川からの輸出品を欠いているために韓銭消費の途のないことに苦しむのが通例である。したがって，輸入品の売れ行きがよい時は韓銭は下落する傾向にあり，金融は緩慢になる。これに反して，輸出用の穀物の出回りが多い時には，日本商人は中国商人から韓銭を引き出してその供給を助ける。その際，中国商人が日本商人に韓銭を売ると同時に，日本が持ち込んだ銀貨は中国商人の手に渡り，彼らはそれを直ちに中国の諸開港場に輸送するか，もしくは上海為替を買い入れるので，金融市場はまた急を告げることになるのである。

つまり，仁川の貿易金融は中国商人と日本商人の両方の輸出入貿易の動向に依存しており，対抗や競争の関係からだけでは，仁川の動向は説明できない状況になっているのである。[64]

小　　括

以上，仁川に焦点を当てながら1890年代初期の東アジア地域経済の実態を検討してきた。最後に，1890年代初期という時代に上海ネットワークが直面することになった問題を，世界経済との関係，国家間関係との関係からまとめておこう。

（1）1890年代に入って，東アジア地域経済は世界経済との関係で銀価の急落という大きな問題に直面する。1873年から持続的に低下し続けていた銀価は，1890年のアメリカによる銀買い上げ策によって秋頃からいったん上昇に向かうのだが，翌年には下落に転じ，さらに1893年のインドにおける銀貨鋳造停止が伝わると一挙に14パーセントの急落を経験したのである。

1891年の上海は銀価の乱高下に翻弄された。上海の欧米商社は1890年の銀価上昇を受けて一斉に綿製品など輸入品の発注を増やしたが，翌91年に商品が到着すると銀価は下落し輸入品は価格高のために売れない。一方，金貨圏への輸出は銀価の下落で増大し，その結果，1891年の上海は，全体として不景気にもかかわらず貿易総額は未曾有の伸びを示すのである。一方，同年の仁川は，大阪への米穀輸出の増大によって景気は上昇し，購買力の増大によって上海からの外国製綿布は過去最高の輸入高を示したのであった。上海，仁川，大阪（長崎ではなく）はこのような連関のなかで，1890年代初頭の東アジア地域経済を形づくっていた。

---

(63)　たとえば，1893年夏は仁川からの米穀の輸出が減少したので，同順泰の手元にある韓銭は一時8万貫の多きに達した。通常仁川の日本商，中国商の手元にある韓銭は4～5万貫，少ない時は1～3万貫に足らないこともある。前掲，「明治二十六年中仁川港商況年報」285ページ。

(64)　金，銀，銅銭（韓銭）の関係は日本紙幣の朝鮮での流通も交えて，1897年の日本の金本位制移行期まで複雑な様相を呈することになる。小林英夫「日本の金本位制移行と朝鮮」旗田巍先生古稀記念会編『朝鮮歴史論集』下巻，龍渓書舎，1979年を参照。

長崎における中継貿易の衰退にともなって，1890年代には仁川の日本商人は次第に外国綿布の輸入貿易から手を引き，大阪市場へ向けての穀物輸出に比重を置くようになった。金巾の輸入をめぐって1880年代末に懸念されていた日中両国商人の角逐は実質的なトラブルの発生には至らなかったといえる。むしろ問題は両国商人の対立ではなく，朝鮮の開港場における片貿易の構造の顕在化の方にあった。仁川の貿易は上海からの綿布輸入で入超を呈し，その対価として仁川から上海には大量の金が輸出されたが，それでも圧倒的な入超はなかなか埋まらなかった。

仁川の中国商人は適当な輸出品がないために，輸入貿易で手にした韓銭消費の方途に苦慮することになる。仁川の金融が輸入品の売行きがよいときに緩慢になるのはこのためであった。しかし，ここで輸出用穀物の出回りがよくなると，輸出を担う日本商人によって中国商人のもとから韓銭が引き出され，そのかわりに日本から持ち込んだ銀貨は中国商人の手に渡り，上海をはじめとする開港場に輸出されることになったのである。商品と金，銀はこうして上海，仁川，大阪を循環していた。

仁川の金融を詳しく検討すると，上海―仁川間の金巾輸入超過貿易と，仁川―大阪間の輸出超過貿易とは，韓銭という銅銭の授受を通して密接に連関していた。本論が課題とした地域経済というレベルの設定は，そのことを意識化するためにも有意義である。

この点を傍証するものとして，当時の日本人の中国商人論は，中国商人が金巾輸入を独占していることに対しての危機感は次第に表面的なものになり，本質的にはさほど深刻なものではなくなっていたことが上げられよう。最も本質的に問題となるのは，仁川の中国商人が大阪市場向けに米の輸出に進出していること，あるいは，かれらが日本製雑貨（たとえば，大阪・神戸のマッチ）の大阪から朝鮮への輸入に進出してくること，であった。[65] 日本製マッチの朝鮮への輸入は年を追うごとに伸びており，朝鮮市場を獲得しつつあったが，マッチについて最も注意を要することは，「清商ガ本邦製ヲ転輸シテ我商ト競争スル一事」であった。「蓋シ清商ハ上海，芝罘等ノ豪商ト声気ヲ通ジ我神戸大阪ニ於テ一口ニ巨額ノ注文ヲナスヲ以テ其仕入値段ハ本邦商人ニ比シ余程低廉ナルガ如シ」。[66] つまり，仁川の日本商人が小口の注文をする間に，仁川の中国商人は上海や芝罘の商人と連絡をとって，神戸や大阪で巨額の共同買い付けをし，それを上海，芝罘を迂回して仁川に輸入するということである。

仁川の中国商人による大阪への米輸出，大阪からのマッチ輸入の二つは，上海―仁川―大阪間の

---

(65) 前掲，「二十五年中仁川港貿易景況（昨二十九日ノ続）」242ページ。仁川の同順泰による日本への米の輸出については，「清国米仁川港へ輸入ノ景況」（明治27年3月29日付仁川領事館報告）「前掲仁川港へ清国輸入米ノ続報」（明治27年4月17日付）『通商彙纂』第5号（明治27年5月），復刻版第19巻，381～391ページ，および浜下武志「19世紀後半の朝鮮をめぐる華僑の金融ネットワーク」杉山他編，前掲書を参照。

(66) 前掲，「明治二十六年中仁川港商況年報」232～233ページ。

日本商人と中国商人との共存関係にくさびを打ち込むことになる，という認識である。そうなれば，韓銭の授受をめぐって金，銀，商品の間で機能していた仁川における金融は崩壊の危機を迎え，その場合には，日本商人と中国商人とは真の競争関係に入らざるをえない。そして，1890年代初期の当時の段階では，日本商人の側に必ずしも勝算のめどは立っていないという状態があったのではないか。

（2）上海―仁川ルートの登場によって，朝鮮への外国製綿布輸入貿易の担い手には，二つの変化が起きた。第一は，朝鮮への最終輸入の担い手が日本商人から中国商人に変化したこと，第二は，上海ネットワークのなかで朝鮮への再輸出を握る中国商人が，浙江系から山東系の中国商人に変化したことである。

第一の変化にともなって生じた重要な転換は，日本の対朝鮮輸出に占める日本産品の比率が上昇したことであった。この意味では，すでに指摘されているように，日朝貿易がそれまでの中朝貿易の中継貿易としての性格を脱して，朝鮮産品と日本産品とを交換する二国間貿易の内実を備えるようになったということができる。[67] ただし，金や銀の流れまで含めて考えると，上海ネットワークから自立した日本―朝鮮貿易の確立とは言えないのではないか。日朝間の二国間貿易は，まだ東アジアの経済圏のなかで機能するという側面を持っていたと言えよう。

第二の変化にともなって生じた転換は，長崎にあって上海―朝鮮貿易を仲介していた浙江系の中国商人が，1880年代末までに外国製綿布を扱う朝鮮貿易から退出していったことである。たとえば別稿で詳述した長崎浙江系の鼎泰号は，神戸店における棉花の輸入貿易に頭角をあらわすようになっていく。[68] この棉花は1880年代後半における大阪を中心とした近代紡績業の原料として，上海から輸入されるようになったものである。

日本紡績業における企業勃興を背景に，上海―神戸・大阪ルートは，価格の高い国産棉花から外国棉花への転換を担う中国棉花の輸入ルートとして，その重要性を高めていたのである。日本紡績業の中国棉花使用への転換は，上海ネットワークのなかで活躍していた浙江系商人の営業の機軸転換とまさに重なっていたことになる。

（3）1890年代初期に顕著になるもう一つの特徴は，政府の役割の相違という点である。日本郵船が政府の資金的バック・アップを受けて東アジアの国際航路網を整備していくのに対して，清朝政府の役割はいかにも中途半端であった。招商局は仁川や芝罘の商人と貨物搭載契約を結んで航路を維持することに懸命であったが，実際の上海―仁川航路は不定期航路と言ってもよいほど運航のスケジュールは一定していなかった。朝鮮をめぐる本格的な国家間関係が登場するこの時期に，朝

---

(67) 村上勝彦「植民地」大石嘉一郎編『日本産業革命の研究』下，東京大学出版会，1975年，236ページなど。

(68) 古田，前掲「上海ネットワークと長崎―朝鮮貿易」，126～128ページ。

鮮居留の中国商人に対する保護や，ナショナル・フラッグとして中国招商局航路の維持，朝鮮を内国扱いとする貿易政策の強行など，国家としての中国の政治的意思は強化されたにもかかわらず，民間の商業活動を保護・育成するという面では，国家としての役割は必ずしも有効に機能していないことはあきらかであろう。清朝官僚や招商局と芝罘・仁川の中国商人との間に利害の不一致が存在したのはそのためでもあった。

日清戦争前の朝鮮市場をめぐって，日清政府間には国家間競争の意識が存在したことは否定できないが，このような国家間関係と並行して，東アジアの地域関係は上海，仁川，神戸・大阪をめぐって動いており，そのなかで長崎の日本商人，浙江系中国商人，山東系中国商人，朝鮮在留日本商人らの盛衰がくりひろげられていたのである。(69)

さて，19世紀後半の上海ネットワークは，東シナ海を挟んで中国，日本，朝鮮にまたがる地域経済圏を形成しつつあったのであるが，こうしたネットワークは19世紀末から20世紀への転換期頃からしだいに変質していった。神戸や大阪は，ある意味で上海ネットワークからの脱却をめざし，朝鮮半島，華北，満州に至る日本の経済的進出軸の拠点として機能するようになるのである。

（経済学部教授）

(69) ただし，ここでいう東アジア地域経済の実態のなかには，朝鮮商人や朝鮮の人々の姿は見えないことも忘れてはならないだろう。